

Je sais que le député de Kootenay-Est s'intéresse à cette question depuis un certain temps, car j'ai lu les comptes rendus des délibérations des comités. Dans le fascicule n° 4 des procès-verbaux et témoignages du comité permanent des transports et communications, séance du mardi 8 mars, l'intérêt de l'honorable représentant se manifestait par les questions qu'il posait. On remarque, à la page 170:

M. Byrne: Il y a quelques années—deux ans je crois, pour être exact—le Chemin de fer Canadien du Pacifique abandonnait, si je puis me permettre le terme vague,...

Je ne vois pas très bien ce que cela veut dire:

...le service aux voyageurs connu sous le nom de ligne de chemin de fer Pas du Nid-de-Corbeau-Kettle Valley. Je suis particulièrement intéressé à ceci parce qu'elle passe à l'est de la rivière Kootenay et, incidemment, à l'ouest de la Kootenay...

M. Sinclair: Oui, je sais exactement où elle se trouve. Je sais pourquoi vous ajoutez «incidemment» pour ce qui est de l'ouest de la Kootenay!

J'aimerais savoir ce que M. Sinclair entend par cette remarque. Poursuivons:

M. Byrne: A ce moment il y avait, évidemment, une grande consternation; mais aussi nous avons entendu parler du fait qu'on avait donné au chemin de fer Pacifique-Canadien de vastes concessions minières, foncières et forestières pour pourvoir à la construction du fameux chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Sinclair: Oui.

M. Byrne: Et nous avons entendu dire que pour cette raison on devrait continuer à donner un service de chemin de fer aux voyageurs, peut-être jusqu'à la fin des temps ou jusqu'à ce qu'il y est fait quelque indication qu'il n'y ait absolument plus de nécessité.

Plus tard, au cours de la même séance, on peut lire ce qui suit:

M. Byrne: Je suis tout à fait d'accord avec cela. Mon but en posant la question est et était d'identifier cette histoire que moi-même et beaucoup d'autres en politique eurent à combattre au moment de l'abandon du chemin de fer.

Le président: De quoi, monsieur Byrne?

M. Byrne: Le train de voyageurs sur la ligne Kettle Valley et Pas du Nid-de-Corbeau maintenant célèbre. Je pense qu'il est important que nous entendions les deux côtés de l'histoire. Je n'ai pas été capable d'avoir les chiffres exacts dans le passé et je suis content de les avoir sur papier.

M. Sinclair: Il n'y avait aucune obligation, monsieur Byrne, selon le règlement; il n'y avait pas d'obligation par aucun acte à fournir des trains de voyageurs.

Cette ligne, comme toutes les autres lignes, faisait partie des chemins de fer du Pacifique-Canadien et était assujettie à la juridiction de la Commission des Transports quand elle fut formulée au début de 1900. Je pense que le premier conseil fut formé en 1903. Donc, avant que le train de voyageurs puisse être retiré dans la région de Kootenay, cela exigeait l'approbation de la Commission des Transports et elle fut obtenue et reçue après tenue des audiences dans les régions de

Kootenay et ailleurs avant que le service fut discontinué. Si je peux continuer pour un moment, monsieur le président, le service fut discontinué et je suis allé dans les régions de Kootenay. Je n'ai pas vu, ainsi que je le disais précédemment, aucun dessèchement de vigne dans tels endroits comme Cranbrook, Castlegar, Nelson.

M. Byrne: Les membres se dessèchent.

M. Sinclair: Les membres se dessèchent?

M. Byrne: Les membres du Parlement.

M. Sinclair: Ils mûrissent.

Je me demande ce que M. Sinclair veut dire ici. Emploie-t-il le terme «mûrir» pour dire que les honorables représentants acceptent la politique du Pacifique-Canadien?

Les propos suivants figurent à la page 173:

M. Byrne: Une question finale, monsieur. Combien de terre le chemin de fer détient-il encore sous concession originale, y a-t-il d'autres nouvelles acquisitions?

M. Sinclair: Eh bien, monsieur Byrne, il y a des terrains en banlieue qui n'ont jamais été vendus; quelques-uns d'entre eux sont redevenus notre propriété; je supposerais environ 600,000 acres en incluant ce qui est appelé par des gens peu aimables des pâturages à originaire.

Je désire maintenant citer un bref extrait d'un mémoire. Il s'agit du mémoire présenté au cours des audiences où la Commission des transports a étudié la question de l'abandon de la ligne. Cette citation a pour objet de donner une idée de l'attitude du public, monsieur le président. Comme je l'ai déjà dit, plus de 150,000 personnes sont privées du service-voyageurs sur cette ligne qui relie effectivement Vancouver et Medicine Hat. Voici la liste des témoins: M. F. C. Hislop, représentant la Chambre de commerce de la région de Fernic; M. J. H. Ward, échevin de la ville de Cranbrook; M. Lloyd J. Hoole, représentant la Chambre de commerce de Cranbrook; M. C. W. Sims, représentant la Fraternité des mécaniciens de locomotives; M. W. H. Toway, représentant la Fraternité des agents de train; M. E. B. Ferguson, coordonnateur industriel de la ville de Lethbridge; M. S. Cimolini, représentant le village de Natal; M. H. C. McKay, député à l'Assemblée législative, Fernic; M. L. M. McBride, c.r., représentant la Chambre de commerce de Nelson; M. Leo Gansner, représentant la ville de Nelson; M. J. G. Flanagan, représentant l'unité locale 480 du Syndicat international des travailleurs de mines, bocards et fonderies; M^{me} Mae Johnston, représentant Tye (C.-B.); le rév. Ernest Hanson, représentant la *Kootenay Lake Bible Camp*; M. C. W. Brazier, c.r., représentant le gouvernement de la Colombie-Britannique, et M. F. H. Herbert, représentant la ville de Penticton.

C'est là une preuve de l'intérêt suscité par le problème à ce moment-là. Une gamme considérable d'instances ont été présentées à la Commission des transports.